VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki**
(nr 48)
z dnia 6 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki (nr 48)

6 marca 2013 r.

Komisja. Gospodarki, obradująca pod przewodnictwem posła **Maksa Kraczkowskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

- informację na temat sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji zakładów Fiat Auto Poland w Tychach oraz działań podejmowanych przez rząd w celu wsparcia przedsiębiorstw motoryzacyjnych i ochrony miejsc pracy w tej branży.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Męcina** sekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej ze współpracownikami, **Grażyna Henclewska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki wraz ze współpracownikami, **Jerzy Król** naczelnik w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Mariola Piwowarska** starszy specjalista w Ministerstwie Finansów, **Marcin Machoń** starszy specjalista w Urzędzie Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Czesław Świstak** członek zarządu Fiat Auto Poland, **Marek Dyżakowski** przewodniczący Sekcji Motoryzacyjnej Forum Związków Zawodowych, **Wanda Stróżyk** przewodnicząca NSZZ „Solidarność" Fiat Auto Poland ze współpracownikami, **Bolesław Klimczak** przewodniczący Związku Zawodowego „Metalowcy" Fiat Auto Poland, **Janusz Woźniak** prezes zarządu Fabryki Samochodów Osobowych ze współpracownikami, **Wojciech Drzewiecki** prezes Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR, **Paweł Wideł** wiceprezes zarządu Związku Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych, dyrektor ds. kontaktów z rządem w General Motors Poland sp. z oo. ze współpracowniczką, **Krzysztof Rozenberg** wiceprzewodniczący Związku Pracodawców Motoryzacji ze współpracowniczką, **Roman Kantorski** prezes Polskiej Izby Motoryzacji, **Jerzy Izdebski** sekretarz Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Marek Konieczny** przewodniczący Związku Dealerów Samochodów, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz, Katarzyna Gadecka**, **Anna Ornat** - z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki. Szanowni państwo, porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie informacji na temat sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji zakładów Fiat Auto Poland w Tychach oraz działań podejmowanych przez rząd w celu wsparcia przedsiębiorstw motoryzacyjnych i ochrony miejsc pracy w tej branży. W imieniu rządu referentami będą: pani minister Grażyna Henclewska a także pan minister Jacek Męcina. Witam państwa serdecznie. Witam wszystkich gości i oczywiście posłów. Po rozpatrzeniu informacji, zaproponuję członkom Komisji przyjęcie dezyderatu, którego projekt został państwu posłom przez sekretariat Komisji doręczony. Jeśli ktoś go nie otrzymał, to można otrzymać go tutaj. Jest jeszcze sporo kopii. Rozumiem, że jako wiodąca w temacie, pani minister będzie rozpoczynała przedstawianie informacji, chyba, że biorąc pod uwagę, że pan minister będzie musiał nas opuścić... Jednak nie, dobrze, w takim razie, rozpoczyna pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Grażyna Henclewska:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałabym na początku przypomnieć, że 4 stycznia br, podczas posiedzenia Sejmu, wicepremier i minister gospodarki, pan Janusz Piechociński przedstawił obszerną informację w sprawie kondycji branży motoryzacyjnej w Polsce, właśnie ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji w

zakładach Fiat Auto Poland w Tychach. W ciągu tych dwóch miesięcy od wygłoszenia tamtej informacji w sektorze motoryzacyjnym nie zaszły żadne istotne zmiany, które by świadczyły o tym, że sytuacja ekonomiczna tego sektora, zarówno w Polsce jak i w Europie, się poprawia. Dostępne są już dane za cały 2012 r. dotyczące zarówno produkcji, jak i sprzedaży, zwłaszcza samochodów osobowych. Potwierdziło to przewidywania, że rok 2012 był kolejnym trudnym rokiem dla sektora motoryzacyjnego.,

Jeśli chodzi o rok bieżący – 2013, to opinie ekspertów branży motoryzacyjnej nie wspominają o poprawie sytuacji. I tak, przez cały 2012 r. w Polsce wyprodukowano 636 tys. samochodów osobowych i lekkich dostawczych. To jest spadek o 23% w stosunku do roku poprzedniego. Samochody osobowe w Polsce są produkowane w trzech zakładach. Łącznie wyprodukowano ich 550 tys. I tak, Fiat Auto Poland generalnie wyprodukował 347 tys. sztuk i odnotował spadek o 22%, ale jak patrzymy na produkcję poszczególnych modeli, to ta sytuacja jest inna. Największy jest spadek, jeśli chodzi o Fiata Pandę, a jeśli chodzi o Fiata 500, to mamy praktycznie utrzymanie poziomu z poprzedniego roku. Lancia Ypsylon – 49 tys. sztuk. Jest to więcej niż w poprzednim roku, ale mniej niż przewidywały plany. Ford Ka - 55 tys. Jest to prawie o 20% mniej. Jeśli chodzi o kolejny zakład – Opel Polska, to wyprodukował on 125 tys. sztuk aut i jest to spadek o 28%. Tutaj też, jeśli chodzi o modele, to w przypadku Astry III, która jest modelem „schodzącym", odnotowano spadek znacznie większy, natomiast, jeśli chodzi o Astrę IV, to w różnych wersjach wyprodukowano jej 112 tys. Jest to też poniżej oczekiwań, poniżej planów na rok 2012. Trzecim zakładem jest Volkswagen Poznań.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Przepraszam na chwilę panią ministrę. Proszę państwa o to, żebyście państwo zachowywali się troszeczkę ciszej, pani ministra będzie wtedy miała większą możliwość zaprezentowania informacji. Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Volkswagen Poznań – 78 tys. sztuk aut i tu spadek jest o prawie 19%. W przypadku Poznania trzeba zwrócić uwagę na to, że lepiej wyglądają wyniki dotyczące produkcji samochodów dostawczych, których fabryka wyprodukowała więcej niż osobowych, bo 85 tys. Jest to więcej o 3% niż w roku poprzednim. Zarówno w przypadku samochodów osobowych, jak i dostawczych, ponad 98% produkcji zostało przeznaczone na eksport. Chciałabym podkreślić, że Polska jest również znaczącym w Europie producentem autobusów. Mówię o takich autobusach jak Man, Solaris, Volvo, Scania, CMS, Autosan, Jelcz, Solbus i AMZ Kutno. Produkowane są autobusy miejskie, międzymiastowe i turystyczne. W ubiegłym roku wyprodukowano 3800 autobusów, tj. o 900 sztuk mniej. Ten spadek produkcji wyniósł 20% i jest to efekt zmniejszenia eksportu autobusów, jak też słabszego popytu na rynku krajowym.

Spadek sprzedaży na eksport, a tym samym też spadek produkcji samochodów w Polsce, wiąże się z tendencjami spadkowymi sprzedaży samochodów na rynku UE. Ważnym elementem jest też narastająca konkurencja ze strony pozaeuropejskich producentów.

Jeśli chodzi o sprzedaż nowych samochodów, to w Polsce odnotowano również spadek. Mówię tu nie tylko o autach wyprodukowanych u nas, ale generalnie o wszystkich. Według danych za cały 2012 r. liczba rejestracji nowych samochodów wyniosła 312 tys. i to było o 2,5% mniej niż w roku poprzednim. Jeśli patrzymy na strukturę polskiego rynku i parku samochodowego, to obserwujemy już od kilkunastu lat malejący popyt na samochody nowe. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że polscy klienci mają inne preferencje niż auta z gamy produkowanych w Polsce pojazdów, czyli Fiata, Opla czy Volkswagena. Od wielu lat, jak już mówiłam, polski przemysł motoryzacyjny jest silnie uzależniony od koniunktury na rynkach zagranicznych. Tylko 2% aut wyprodukowanych w Polsce sprzedajemy na polskim rynku. Ta sytuacja negatywnie wpływa na postrzeganie naszego kraju przez polskich inwestorów, bo zwykle inwestorzy chętniej podejmują decyzję o usadowieniu inwestycji w krajach, gdzie rynek jest duży czy zbyt na produkowane lokalnie pojazdy jest duży. Poza tym na rynek krajowy corocznie sprowadzanych jest dwa razy więcej samochodów używanych niż nowych i jest intencją rządu, by te proporcje odwrócić w kierunku zdecydowanego odmłodzenia parku samochodowego.

Chciałabym jeszcze podkreślić, że w ciągu ostatniej dekady Polska stała się znaczącym producentem nie tylko samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, ale też europejskim zagłębiem komponentów motoryzacyjnych i części zamiennych dla wielu marek światowych, a specjalnością polską stały się silniki. Jeśli obserwujemy i porównujemy wyniki w eksporcie samochodów i części oraz akcesoriów do pojazdów, to widać od 2009 r. odwracanie się tych proporcji, jeśli chodzi o wartość eksportu. O ile, jeśli chodzi o pojazdy samochodowe, ich eksport w roku 2009 osiągnął wartość prawie 7 mld euro, a części – 4,8 mld euro, to w roku 2012 wartość eksportu samochodów osobowych wyniosła 5,3 mld euro, a części i akcesoriów – ponad 6,5 mld euro. Jak porównujemy wartości z rokiem poprzednim, to w częściach i akcesoriach do pojazdów eksport jest nieznacznie wyższy niż w roku poprzednim, podczas gdy w samochodach osobowych, tak, jak mówiłam, obserwujemy spadek.

Szanowni państwo, przemysł motoryzacyjny jest istotną częścią polskiej gospodarki, zarówno pod względem udziału w przetwórstwie przemysłowym, jak i pod względem zatrudnienia. Dział – produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep zatrudnia 146 tys. osób. Chciałabym podkreślić, że Ministerstwo Gospodarki na bieżąco analizuje rozwój sytuacji i na krajowym i na europejskim rynku motoryzacyjnym, a ta złożoność problemów, z jakimi borykają się zarówno krajowi producenci pojazdów i komponentów, jak i dystrybutorzy, jest nam znana. Utrzymujemy również – to jest dla nas bardzo ważne – stałe robocze kontakty z producentami samochodów i komponentów, jak też z branżowymi instytucjami i organizacjami samorządowymi, takimi jak np. Polska Izba Motoryzacji, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego czy Związek Dealerów Samochodowych. Konsultujemy z szeroko rozumianym środowiskiem motoryzacyjnym praktycznie wszystkie projekty i plany działań czy dokumenty w zakresie dotyczącym branży motoryzacyjnej.

Chciałabym jeszcze krótko nawiązać do spotkania, które odbyło się w grudniu z szeroką reprezentacją branży motoryzacyjnej. Było to spotkanie wicepremiera, pana Janusza Piechocińskiego. W wyniku tego spotkania wypracowano zestaw działań, które mogłyby pobudzić przemysł i rynek motoryzacyjny w Polsce. Ten katalog dotyczy utrzymania aktualnej bazy produkcyjnej, a także działań rozszerzających rynki zbytu dla polskiej produkcji i działań na rzecz odmłodzenia parku samochodowego. O działaniach w zakresie rynku pracy, jego utrzymywania i wsparcia, będzie mówił pan minister Męcina. Ja chciałabym powiedzieć o działaniach ze strony Ministra Gospodarki mających na celu osłabienie skutków grupowych zwolnień w zakładach w Tychach. Pragnę zasygnalizować kwestię prowadzonych rozmów w sprawie możliwości zatrudnienia w zakładach Skoda osób zwolnionych z fabryki w Tychach. Również w tym zakresie Krakowski Park Technologiczny uczestniczy w pracach zespołu ds. realizacji programu wsparcia dla zwalnianych pracowników firmy Fiat. Krakowski Park Technologiczny jest również zaangażowany w rozmowy z przedstawicielami firmy Valeo. Chciałabym podkreślić, że Fiat Auto Poland z produkcją w roku 2012 rzędu 350 tys. samochodów, pomimo likwidacji trzeciej zmiany, nadal pozostaje największym producentem samochodów w Polsce i największym pracodawcą w regionie. Warto zaznaczyć, że w Polsce działa 20 spółek fiatowskich, które łącznie zainwestowały w naszym kraju ponad 6 mld zł i zatrudniają około 10 tys. osób.

Jeśli chodzi o politykę inwestycyjną Polski, to sektor motoryzacyjny, właśnie z punktu widzenia tej polityki, jest jednym z priorytetowych, poza Specjalnymi Strefami Ekonomicznymi, które są miejscem preferowanym lokalizacji inwestycji motoryzacyjnych. Również ten sektor jest uprawniony do aplikowania o środki i wsparcie środkami z budżetu państwa w ramach „Programu wspierania inwestycji o istotnym znaczeniu dla gospodarki polskiej na lata 2011–2020”. Chciałam też podkreślić, że Ministerstwo Gospodarki podjęło prace nad przedłużeniem okresu funkcjonowania SSE na terenach włączonych do SSE w latach 2011-2012.

Obecnie realizowanych jest 7 projektów zaliczanych do szeroko rozumianego sektora motoryzacyjnego. Projekty te zakładają utworzenie 1330 nowych miejsc pracy i utrzymanie 1130 już istniejących, a deklarowane nakłady inwestycyjne przekraczają 1 mld zł.

Jeśli chodzi o poprawę eksportu na rynki trzecie, to duże szanse upatrywane są w rozwoju europejskiego eksportu, głównie na rynki krajów BRIC (czyli Brazylia, Rosja, Indie, Chiny) poprzez zawierane umowy o wolnym handlu. Wielokrotnie podkreślaliśmy, że warunkiem zawierania umów z pozaeuropejskimi krajami rozwiniętymi, jak Japonia czy Stany Zjednoczone, jest zachowanie pełnej symetrii zobowiązań stron.

Nasza aktywność zaznacza się również na polu europejskim. Uczestniczyliśmy w inicjatywach, które są podejmowane przez Komisję Europejską i będziemy nadal w nich uczestniczyć.

Mimo iż w roku 2013 eksperci nie mówią o poprawie sytuacji na europejskim rynku motoryzacyjnym, to chciałabym wspomnieć o oznakach nadejścia lepszych czasów dla polskiej motoryzacji. Dnia 28 lutego br. uruchomiona została w Gliwicach produkcja kabrioletu Opel Cascada. Upatrujemy dobrych zmian w tym, że systematycznie rośnie sprzedaż samochodów na rynkach pozaeuropejskich i to też jest szansa na zwiększenie eksportu produkowanych w Polsce samochodów Opla czy Fiata, choć zdajemy sobie sprawę, że panuje tu duża konkurencja. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję pani minister. Teraz poproszę pana ministra, jako przedstawiciela resortu pracy i polityki społecznej.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej Jacek Męcina:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, rolą ministra pracy jest nie tylko analiza sytuacji na rynku pracy, negatywnych skutków związanych z redukcją zatrudnienia i wzrostem bezrobocia, ale też podejmowanie działań systemowych, które wesprzeć mogą łagodzenie społecznych i ekonomicznych skutków spadku zatrudnienia na lokalnych rynkach pracy.

Przepisy ustawy o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracownika, czyli ustawy o zwolnieniach grupowych, nakłada na pracodawcę obowiązek poinformowania powiatowego urzędu pracy o zamiarze zwolnień a następnie – drugi raz – o zakończonych rozmowach, negocjacjach, które określają zakres zwolnień, czyli liczbę zwolnionych pracowników, co pozwala urzędowi pracy przygotować się do interwencji, przygotować instrumenty pomocy dla zwalnianych pracowników. Z naszych analiz prowadzonych corocznie wynika, że w 2012 r. odnotowaliśmy wzrost zgłoszeń zwolnień grupowych, a także liczby dokonanych zwolnień. Chcę podkreślić, że realne liczby zwolnionych pracowników w stosunku do tych zapowiadanych do zwolnienia różnią się niemalże o połowę, czyli do zwolnienia przewidywano ponad 81 tys. osób, a zwolniono 40,9 tys. pracowników. W dziale produkcji samochodów osobowych, przyczep, naczep, z wyłączeniem motocykli, zwolnienia objęły w 2012 r. ponad 2 tys. pracowników – dokładnie 2064 pracowników. W roku 2013 z ogólnej liczby ponad 6 tys. osób objętych zwolnieniami grupowymi, w styczniu w dziale – produkcja pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli zwolniono 773 osoby, w tym w firmie Fiat Auto Poland zwolnienia objęły 712 osób.

Rolą ministra pracy jest interwencja na rynku pracy nie tylko ta związana ze zwykłymi działaniami urzędów pracy, ale i szczególna interwencja w miejscach, gdzie występują skumulowane zwolnienia. Od początku zapowiadanych zwolnień prowadziliśmy wspólnie z właściwymi miejscowo urzędami pracy z województwa małopolskiego i śląskiego system monitorowania skutków zwolnień przewidzianych w firmie Fiat Auto Poland, uruchamiając specjalna rezerwę dla tych urzędów pracy, które z pomocą tych środków starają się stworzyć dla zwalnianych alternatywne miejsca pracy. Na dzień dzisiejszy, do 9 urzędów pracy w: Tychach, Jaworznie, Częstochowie, Pszczynie, Bielsku- Białej, Mysłowicach, Sosnowcu i Mikołowie przekazaliśmy ponad 10 mln zł, które powinny pozwolić na umieszczenie ponowne na rynku pracy 777 pracowników. Urzędy pracy podejmują działania standardowe. Najwięcej jest tutaj dotacji albo refundacji pracodawcom doposażenia stanowiska pracy. Pani minister wspominała o rozmowach prowadzonych m.in. z SSE znajdującymi się w pobliżu czy z pracodawcami, co powinno pozwolić na utworzenie ponad 200 miejsc pracy. Oprócz tego są takie działania, jak podejmowanie szkoleń czy prac interwencyjnych. Część działań dopuściliśmy do podejmowania ich rów-

nolegle, czyli możliwe jest otrzymanie dotacji czy refundacji na utworzenie stanowiska pracy, poprzedzone szkoleniem pracowników, gdy potrzebne jest ich przekwalifikowanie.

Podsumowując te działania i deklarując, że ministerstwo pracy jest przygotowane do tego rodzaju interwencji – oby takiej potrzeby nie było – chcę powiedzieć, że podjęliśmy działania bardziej systemowe w trzech obszarach. Jednym są te specjalne środki rezerwy, która jest uruchamiana niezwłocznie wtedy, gdy z danego lokalnego rynku pracy otrzymujemy informację o znacznych zwolnieniach grupowych. Drugim elementem są właściwie już zakończone negocjacje w Komisji Trójstronnej przepisu ustawy o łagodzeniu skutków kryzysu, co ma umożliwić dofinansowywanie ochrony miejsc pracy w przypadku spadku obrotów o co najmniej 15%. Są to dwie formy: możliwość dofinansowania w przypadku ograniczenia czasu pracy do połowy etatu oraz tzw. przestoju technicznego. Te instrumenty mogą być łączone ze szkoleniami. Chcę podkreślić, że dość długo rozmawialiśmy w Komisji Trójstronnej, z jednej strony pozwalało to doskonalić te regulacje, ale z drugiej strony, opóźniło to działania. Jednak naszym celem było uzyskanie konsensusu, który skróciłby także prace legislacyjne. W tej chwili projekt jest w uzgodnieniach międzyresortowych i w formalnych uzgodnieniach z partnerami społecznymi. Nawiązując do grudniowego spotkania z branżą motoryzacyjną, w którym miałem przyjemność uczestniczyć, chciałbym poinformować, że trzecim istotnym podejmowanym przez nas działaniem były prace dotyczące przepisów o czasie pracy konstruowanych z punktu widzenia branży w ogóle, przepraszam – sektora przemysłowego, ale zwłaszcza motoryzacji, której specyfika produkcji, nakładów związanych z nowymi produktami, z ich żywotnością powoduje, że branży tej bardzo zależy na wydłużonych okresach rozliczeniowych. Chcę podkreślić, że pod tym względem polskie regulacje są mało konkurencyjne w porównaniu chociażby do krajów, które są w najbliższym sąsiedztwie, i które specjalizują się m.in. w rozwoju sektora motoryzacyjnego. Dyskusje w Komisji Trójstronnej nad wydłużeniem okresu rozliczeniowego trwały ponad rok. Rząd zdecydował się wystąpić z projektem, który zawiera dwa elementy rozwiązań. Po pierwsze, możliwość wydłużenia okresu rozliczeniowego do 12 miesięcy. Po drugie – ruchomy czas pracy. I są to elementy bardzo potrzebne branży. Chcę również podkreślić, że te potencjalne możliwości wydłużenia okresu rozliczeniowego mogą być wprowadzane w porozumieniu z partnerami społecznymi na poziomie zakładów. Zachowana jest podwójna kontrola społeczna nad tymi rozwiązaniami. Takim niezrealizowanym projektem, o który zabiega branża motoryzacyjna, jest wprowadzenie kont czasu pracy, co umożliwiałoby jeszcze bardziej efektywne gospodarowanie niektórymi składnikami kosztów, jak na przykład nadgodziny, co oczywiście powinno być przedmiotem porozumienia między partnerami społecznymi, zważywszy na sposób wdrażania tych rozwiązań.

Jeśli szanowni państwo mają jakieś pytania szczegółowe, to jestem do państwa dyspozycji. Dysponujemy też szczegółowymi informacjami o kwotach przekazanych na poszczególne lokalne rynki pracy, o zakładanych wskaźnikach efektywności, czyli o tym, ile osób uzyska trwałe miejsca pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, otwieram dyskusję. To jest ten czas, kiedy możecie państwo wyrażać swoje opinie odnośnie do informacji zaprezentowanej przez przedstawicieli rządu. W trakcie tej dyskusji, w momencie, gdy jakieś konkluzje będą już formułowane, powrócę do sprawy dezyderatu.

Teraz, jeżeli mógłbym, pani minister, chciałbym na początku zwrócić się do pani z pytaniem. Pani minister była uprzejma zaprezentować dane zarówno o znacznym, bo 23% spadku produkcji w ostatnim okresie, który został poddany badaniu, jak i dane, mówiące, że niespełna 2% samochodów produkowanych w Polsce znajduje w naszym kraju nabywców, przy kurczących się zdecydowanie rynkach europejskich południa i zachodu Europy, które wcześniej dawały nam możliwości zarobkowania, realizacji zysków poprzez branżę i utrzymywania zatrudnienia na tym poziomie, który był do niedawna. Mam do pani minister pytanie, czy wobec tych faktów, bo to jest pewien zespół symptomów wskazujących jednak na kryzys w branży motoryzacyjnej, rząd ma wyliczenia, konkretne propozycje podatkowe, które mógłby adresować do branży? Mówię tu o

pełnym odliczeniu VAT. To jest jeden ze sztandarowych postulatów branży. Dlaczego o tym mówię? Bo ja takich wyliczeń, póki co, ani tych, dotyczących propozycji rządowych 50%, ani całości odliczenia, nie miałem okazji nigdzie przejrzeć, natomiast w międzyczasie wpłynęła symulacja Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego. Stąd moje pytanie, jak to wygląda, jeśli chodzi o prace rządowe? Będę wdzięczny za odpowiedź.

Bardzo proszę, pan poseł Naimski ma głos, a następnie pan poseł Szwed. Umówmy się w ten sposób, że będą jeszcze dwa – trzy pytania i będziemy słuchali odpowiedzi.

Poseł Piotr Naimski (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, chciałem zwrócić uwagę na problem, który wynika z pobieżnego nawet czytania liczb. Otóż, z przedstawionego sprawozdania wynika, że w Polsce wyprodukowano w ciągu roku około 540 tys. samochodów. Równocześnie z tekstu wynika, że w kraju zarejestrowano ponad 300 tys. nowych samochodów. Także z tego sprawozdanie się dowiadujemy, że spośród 540 tys. samochodów wyprodukowanych w Polsce sprzedano, a zatem zarejestrowano w Polsce, około 10 tys. sztuk. A więc nie jest to tak, że w Polsce nie ma rynku dla nowych samochodów. On jest. Samochody firm innych niż Fiat, Opel i Volkswagen, np. Skoda, Toyota, Ford nie są cenowo z innej półki niż te produkowane w Polsce. Dlatego chciałbym zapytać panią minister, czy ma pani informację, czy Ministerstwo Gospodarki wie, dlaczego taki stan rzeczy utrzymuje się od dłuższego czasu? To, że mamy w tej chwili problem z kurczącym się, a w zasadzie zanikającym rynkiem zbytu w południowej Europie dla montowanych w Polsce samochodów, to oczywiście jest prawda, ale utrzymanie produkcji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce jest niezwiązane przede wszystkim z tym, że będziemy szukali ulg podatkowych, że będziemy przedłużali funkcjonowanie SSE, tylko z tym, żeby te samochody trafiały na polski rynek. I to jest kwestia do rozmowy być może z tymi, którzy te samochody produkują, z właścicielami tych fabryk. Dlaczego mają taką strategię – bo to nie jest jednostkowy wybór czy decyzja, tylko to jest strategia tych firm? Jest możliwość, że rząd rozmawiając o ulgach dla nich, o przedłużeniu istnienia SSE, może mieć taką pozycję, że będzie mógł zapytać o politykę tych firm w stosunku do polskiego rynku zbytu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Bardzo proszę, pan poseł Szwed.

Poseł Stanisław Szwed (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wprawdzie moje główne pytania będą dotyczyć sytuacji na rynku pracy – bo tym się zajmuję – ale również pociągnę wątek, o którym mówił pan poseł Naimski i zadam pytanie pani minister. W odpowiedzi na nasze pytania w czasie styczniowej debaty dotyczącej sytuacji w przemyśle motoryzacyjnym, pan premier Piechociński zapowiedział spotkanie z prezesem Fiata w sprawie m.in. polityki właściciela. My zadawaliśmy pytania w kontekście wycofania produkcji Pandy z Polski, uznając, że to jest decyzja, która nie ma podstaw ekonomicznych, że jest to decyzja polityczna, którą podjął właściciel Fiata we współpracy z rządem włoskim. Czy do tego spotkania doszło, czy jakieś ustalenia w tej sprawie zapadły, bo faktycznie, jak powiedział pan poseł Naimski, sytuacja dla nas jest nieciekawa, skoro sprzedaż samochodów głównych producentów w Polsce, czyli Fiata i Opla, jest na rynku krajowym niewielka? To pierwsza sprawa.

Druga sprawa też dotyczy zapowiedzi. Chciałem zapytać panią minister, jak wygląda sprawa związana z przedłużeniem funkcjonowania SSE? Mamy chyba wszyscy świadomość tego, że przynajmniej w naszym regionie, czyli Bielska-Białej, gdyby nie było SSE, to produkcji samochodów by nie było.

I pytanie do pana ministra Męciny. Oczywiście całą debatę dotyczącą Kodeksu pracy i tego, o czym pan minister mówił, przeniosę na jutrzejsze wystąpienie, bo odbędzie się debata dotycząca tej kwestii. Absolutnie nie zgadzam się z filozofią taką, że zmiany w Kodeksie pracy, które uderzają w pracowników, mają poprawić sytuację na rynku pracy. A te zmiany, które w tej chwili proponuje ministerstwo, tak jednoznacznie oceniam. Ale przejdę do pytania konkretnego, bo pan minister powołał się na zmiany w Kodeksie pracy. Jeżeli nie dojdzie do porozumienia między stroną społeczną a pracodawcą, to jaka będzie decyzja dotyczącą elastycznego czasu pracy, kto tę decyzję podejmie? A trzeba się

liczyć z tym, że do takiego porozumienia nie dojdzie, bo związki zawodowe stoją na stanowisku, że te zmiany absolutnie nie są do zaakceptowania. Jaka będzie wtedy decyzja?

I druga rzecz dotycząca sytuacji na rynku pracy. Na początku, gdy dostaliśmy informację o dużych zwolnieniach we Fiacie, była zapowiedź specjalnych programów, które miały być realizowane przez urzędy pracy. Resort się z tego wycofał, uruchomił rezerwę. Dobrze, że w miarę szybko, to jest w tym momencie plus. Pan minister mówił o 10 mln zł uruchomionych z rezerwy, za które ma zostać utworzonych 770 miejsc pracy. Średnio licząc, to jest 13 tys. na utworzenie jednego miejsca pracy. Moje pytanie jest takie: czy te pieniądze z poszczególnych urzędów pracy idą na aktywne formy, czyli na dotacje dla przedsiębiorców tworzących miejsca pracy i zatrudniających nowych pracowników, czy te pieniądze idą na datacje dla bezrobotnych, zwolnionych pracowników Fiata, by mogli otworzyć własną działalność? Jeżeli tak – to w porządku, na to jest pełna zgoda. Czy jednak, na przykład, gros tych środków nie idzie czasem na kolejne szkolenia, na których zarabiają firmy szkoleniowe, a nie bezpośrednio pracownicy? Jeśli pan minister nie dysponuje teraz takimi szczegółowymi danymi, to prosiłbym o odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Myślę, że pierwsza tura pytań dała nam możliwość proszenia o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o pytania, to zacznę od pytania pana przewodniczącego dotyczącego VAT, jego pełnego odliczenia. Obecnie, tak jak zapewne państwo wiedzą, odliczenie jest możliwie do wysokości 60%, ale nie więcej niż 6 tys. zł. Przy okazji zmiany regulacji, także w poprzednich latach, kiedy te zmiany były podejmowane czy dyskutowane, robiliśmy szacunkowe analizy, obliczenia. Wynika z nich, że skutki dla budżetu, w zależności od przyjętej metodologii liczenia, nie byłyby takie duże, jeśli chodzi o pełne odliczenie VAT. W tym przypadku bierzemy też pod uwagę to, że te zmiany, które w przyszłości byłyby wprowadzone, czyli pełne odliczenie VAT, stanowiłyby uproszczenie systemu. To jest główny argument przemawiający za tym rozwiązaniem. Co do skutków finansowych, to tak jak mówię, ocenia się je w zależności od przyjętej metody.

Jeśli chodzi o pytanie odnośnie do wielkości produkcji w Polsce, sprzedaży nowych samochodów i polityki producentów – o co pytał pan poseł Naimski, to rzeczywiście, gdy się zestawi te wielkości można się nad tym zastanowić, że choć produkujemy dość dużo samochodów, to sprzedajemy ich w Polsce tylko 2%. Producenci czy inwestorzy, którzy wiele lat temu podejmowali decyzje, na pewno też brali pod uwagę duży rynek polski i duży popyt na samochody. Jednak też trzeba zauważyć, że preferencje Polaków jednak się zmieniają. Tak, jak już powiedziałam, tylko 2% wyprodukowanych w Polsce samochodów chcą kupić polscy klienci. Proszę, aby każdy przeanalizował, jakim samochodem jeździ i jakim chciałby jeździć. Ze statystyki wynika, że jednak preferujemy inne marki, a nie samochody produkowane przez Fiata, Opla czy Volkswagena. Jesteśmy na jednolitym rynku i swoboda wyboru i przemieszczania się musi być respektowana, to gwarantują regulacje europejskie. Chciałabym powiedzieć, że polityka wobec polskiego rynku jest kształtowana przez nasz rynek, przez nas samych, przez klientów i przez nasze preferencje.

Jeśli chodzi o pytania dotyczące SSE, to tak, jak powiedziałam – Ministerstwo Gospodarki podjęło prace nad przedłużeniem okresu ich funkcjonowania do roku 2026, również z perspektywą wprowadzenia zasady działalności stref na czas nieokreślony. Trwają prace, dyskusja na ten temat jest ożywiona.

Pan premier zapowiedział w swoim wystąpieniu podjęcie rozmów z tymi przedstawicielami koncernów, które mogłyby przyjść do Polski i z tymi, które już są w Polsce. Mogę powiedzieć tyle, że te rozmowy są prowadzone.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MPiPS Jacek Męcina:

Panie pośle, dysponuję szczegółowymi informacjami na temat tej interwencji. Przede wszystkim chciałbym podkreślić, że ten specjalny program, o którym mówiliśmy, właśnie został uruchomiony. Ponad 10 mln zł przeznaczyliśmy dla każdego urzędu, który sformułował program poprawny pod względem formalnym. Chcę podkreślić, że 100% środków na każdy program zostało przekazanych. Było na początku rzeczywiście tak, że urząd pracy w Tychach przedstawił propozycję, która nie mieściła się w porządku prawnym i musiała zostać zmieniona. Na co są kierowane te środki? Można powiedzieć, że 80% wsparcia stanowią dotacje na utworzenie własnej działalności gospodarczej, albo jest to refundacja dla pracodawców stworzenia stanowisk pracy dla zwolnionych pracowników. Wartość rezydualną stanowią prace interwencyjne i staże, natomiast szkolenia na ogół są instrumentami, które wspierają zatrudnienie, czyli, że najpierw ktoś korzysta np. ze szkolenia, żeby nabyć umiejętności, które są potrzebne na nowym stanowisku pracy, a następnie jest kierowany na to stanowisko, na miejsce pracy stworzone przez pracodawcę. Chcę także podkreślić, że działania, które podjęliśmy wspólnie zresztą z zarządem Fiata, były niestandardowe. Po pierwsze, utworzyliśmy specjalny punkt konsultacyjny w zakładzie pracy w Tychach, z którego mogą korzystać wszyscy zwalniani pracownicy. Można więc na miejscu uzyskać informację o istniejących możliwościach. Po drugie, po raz drugi w historii przygotowujemy we współpracy z wojewódzkim urzędem pracy i powiatowymi urzędami pracy wniosek do Europejskiego Funduszu Globalizacji po to, żeby korzystać z europejskiej ścieżki, która da możliwość odzyskania środków, jakie zaangażujemy. Wreszcie, także z naszej inicjatywy, podjętej wspólnie z Ministrem Rozwoju Regionalnego, uruchomiony został specjalny program dedykowany w 100% pracownikom branży motoryzacyjnej, dający możliwość wsparcia w takiej sytuacji takimi instrumentami, o których mówiłem, przede wszystkim dotacjami i refundacją tworzenia nowych stanowisk pracy. Łącznie ta alokacja wyniosła 17 mln zł, z których można skorzystać. Wydaje mi się, że to, iż od 1 stycznia 2013 r. pierwszy raz chyba w historii publicznych służb zatrudnienia środki były dostępne i od razu można było z nich skorzystać, to jest fakt, który trzeba odnotować jako pozytywny. I chcę podkreślić, że kwoty, które były wnioskowane, w 100% zostały przekazane urzędom pracy. Ponieważ te niestandardowe działania są kosztowne, będziemy także analizować i monitorować efektywność podejmowanych działań. Na bieżąco współpracujemy z urzędami pracy realizującymi te projekty.

Co do drugiego pytania, to chcę być dobrze zrozumiany. Jeśli idzie o Kodeks pracy, to decyzja już została podjęta. Mówię to w sensie takim, że ponad rok trwające prace, negocjacje i rozmowy w Trójstronnej Komisji, które nie przyniosły porozumienia, skłoniły rząd do tego, aby wystąpić z przedłożeniem, które – jeszcze raz podkreślam – wydaje mi się, że w szerszej perspektywie, wbrew opinii pana posła, nie uderzają w pracownika. W dłuższym okresie mogą one stabilizować zatrudnienie, na co wskazują doświadczenia niemieckie. Podkreślam, że dodatkową gwarancją bezpieczeństwa pracowników jest sposób wdrożenia tego wydłużonego okresu rozliczeniowego, co oznacza, że bez porozumienia pracodawcy z zakładowymi organizacjami związkowymi to rozwiązanie nie może być wdrożone. Doświadczenia z lat 2009–2011, kiedy to obowiązywała ustawa „antykryzysowa", wskazują, że w wielu zakładach pracy, między innymi w branży motoryzacyjnej, niestety, nie udało się zawrzeć tych porozumień. Jak więc widać, ta kontrola działa skutecznie.

Chciałbym też podkreślić, że możliwości negocjacyjne, jakie obydwu stronom daje wprowadzenie różnego rodzaju zabezpieczeń przy przyjmowaniu tego rozwiązania, jak się wydaje są duże i od inwencji stron, oczywiście w granicach prawa, zależy to, jak te rozwiązania będą funkcjonować. Niemieckie dane wskazują, że między innymi w sektorze przemysłowym rozwiązania związane z kontami czasu pracy pozwoliły ustabilizować zatrudnienie. W związku z tym są pewną wartością. Chcę podkreślić, że tutaj jest ten dodatkowy gwarant w postaci konieczności porozumienia między pracodawcą a związkami zawodowymi na poziomie zakładu pracy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Pani minister, jeżeli mogę, chciałbym dopytać. Była pani uprzejma powiedzieć, że w gruncie rzeczy pełne odliczenie VAT od strony budżetowej byłoby rozwiązaniem do przyjęcia i stosunkowo neutralnym, natomiast byłoby rozwiązaniem przyjaznym z punktu widzenia uproszczenia pewnych procedur. Jeżeli dobrze zrozumiałem tę wypowiedź. Mam więc pytanie, dlaczego rządowa propozycja nie idzie w tę stronę, skoro mówimy o tej neutralności? Dlaczego dotyczy ona, jak wynika że wstępnych informacji, przyjęcia poziomu odliczenia 50% VAT, skoro taka propozycja będzie promowała zakup samochodów droższych, importowanych do Polski, a nie tych, które są w Polsce produkowane? To jest pierwsza kwestia, taka szczegółowa.

Druga kwestia dotyczy tego, o czym pani minister była uprzejma powiedzieć – utrzymywania dialogu i wymiany informacji z szeroko pojętą branżą motoryzacyjną. Mam przed sobą dokument z 12 lutego 2013 r., w którym Ministerstwo Finansów odmawia udostępnienia informacji publicznej. Przeczytam pani minister fragment tego tekstu: „Związek Dealerów Samochodów wnosi o udostępnienie w trybie przepisów ustawy o dostępie do informacji publicznej kserokopii skierowanego do Komisji Europejskiej wniosku o derogację Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie art. 395 Dyrektywy Rady Europy… itd. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej". W uzasadnieniu czytamy, że co prawda jest to informacja publiczna, ale istnieje możliwość odmowy jej ujawnienia. Oczywiście nie oczekuję szczegółowych informacji, ale wskazuję na to, że z mojego punktu widzenia, jako posła, jako przewodniczącego Komisji Gospodarki, nieudzielanie tego typu informacji, które powinny być w gruncie rzeczy udzielane, zasłanianie się tym, że mogą być one nieudzialane, chyba nie powinno mieć miejsca, szczególnie w takim czasie, jaki jest, i do tego z tym uzasadnieniem, jakie tutaj do decyzji zostało dołączone.

Bardzo proszę, jeżeli są pytania lub jeśli są wystąpienia... Proszę gości Komisji o przedstawianie się. Jest już pierwsze zgłoszenie, drugie i trzecie.

Prezes Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR Wojciech Drzewiecki:

Witam państwa serdecznie. Wojciech Drzewiecki – Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego SAMAR. Na początku chciałbym powiedzieć, jak mniej więcej ten rynek wygląda, bo myślę, że nie wszyscy jednak mają tego świadomość. W sumie nie zarejestrowaliśmy ponad 300 tys. samochodów, a tylko 270 tys. samochodów nowych, co daje nam 23 pozycję na rynkach Europy, jeśli chodzi o chłonność rynku. Polska jest daleko, daleko w tyle za innymi krajami. Przed nami są między innymi Czechy, Słowacja i to na zdecydowanie wyższych pozycjach. W roku 1999 Polska miała 6 pozycję. Mam pytanie: czy zbiednieliśmy aż tak, że nie chcemy kupować nowych samochodów, a inni się wzbogacili, czy też nie? Czy działania polityków w ostatnich trzynastu latach prowadziły do zbiednienia społeczeństwa? Nie. Mamy więcej pieniędzy. Dzisiaj na nowy samochód zamiast 22 pensji – a tyle mniej więcej wydawaliśmy na auto średniej klasy w roku 1999, wydajemy 13 - 14 pensji. Widać więc wyraźnie, że możemy kupić więcej.

Zmieniła się struktura rynku, to fakt. To między innymi ta zmiana struktury rynku spowodowała, że zainteresowanie samochodami nowymi, w tym również samochodami klasy niższej – średniej, produkowanymi w Polsce, ale także samochodami małymi, zmniejszyło się. Dzisiaj w imporcie samochodów używanych średnia wieku sprowadzanych aut, to 10 lat. Na trzeciej pozycji listy rankingowej znajduje się marka Audi, na 5 – BMW, Mercedes. To są preferencje Polaków. O tym, jakie auta ściągamy, bardzo dużo ostatnio mówiliśmy w kontekście wypadków na drogach, w tym – w kontekście liczby ofiar śmiertelnych. System kontroli technicznej – jeden z postulatów branży motoryzacyjnej – szwankuje, jest dziurawy jak ser szwajcarski. To między innymi powoduje, że ceny aut na rynku wtórnym są zdecydowanie niższe niż takich samych aut, w dobrym stanie technicznym na rynkach, z których je ściągamy. Trudno konkurować z tego typu samochodami.

Warunki, jakie były tworzone przez Ministerstwo Finansów w ostatnich latach, a trzeba przyznać, że w rękach Ministra Finansów są narzędzia do sterowania rynkiem sprzedaży, były takie, że preferowały samochody używane, a nie nowe. W ciągu 10 lat,

między rokiem 2000 a 2010, dwadzieścia razy zmieniono przepisy dotyczące rynku nowych samochodów i w większości wypadków były to zmiany niekorzystne. Dlatego między innymi ten rynek się nie rozwijał i także dlatego między innymi udział sprzedaży lokalnej w całości produkcji samochodów na rynku polskim jest tak mały. Abyśmy mogli to zmienić, abyśmy mogli wpłynąć na strukturę rynku, musielibyśmy wprowadzić narzędzia pozwalające nam na tego typu działania. Oczywiście chodzi o narzędzia, które po pierwsze, nie będą wprowadzały barier na import samochodów używanych, bo nie o to chodzi, by ograniczać obywateli w dostępie do samochodów. Jeśli ich nie będzie stać na samochód nowy, to go i tak nie kupią. Jednak trzeba ten rynek w odpowiedni sposób kształtować. Po drugie, musimy uszczelnić system kontroli technicznej i wprowadzić przepisy podatkowe, które nie będą miały tylko i wyłącznie znaczenia fiskalnego, ale także będą wpływały na strukturę rynku, tak, jak się to dzieje we wszystkich cywilizowanych krajach Europy. U nas przykład podatku akcyzowego, to zarazem przykład podatku fiskalnego, który nic nie wnosi do rozwoju rynku, co więcej, zmiany w tym podatku, które zostały niedawno wprowadzone – podwyżka stawki podatku akcyzowego do poziomu 18,6%....

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Przepraszam, bardzo bym prosił, o zachowanie ciszy.

Prezes IBRM SAMAR Wojciech Drzewiecki:

Podwyżka stawki podatku akcyzowego do poziomu 18,6% dla samochodów z silnikami powyżej 2 l została wprowadzona w momencie, gdy Toyota uruchomiła na liniach produkcyjnych w Wałbrzychu produkcję silnika o pojemności 2,2 l. To było bardzo źle postrzegane przez inwestora, który zainwestował olbrzymie pieniądze w produkcję tego silnika i ta informacja się rozeszła.

Owszem, pojawiło się sporo inwestycji na polskim rynku w ostatnim czasie w branży motoryzacyjnej. Ale nie pojawiło się z tego powodu, że mamy jakiś wybitny rynek, lecz dzięki temu, że wokół polskich granic powstało mnóstwo zakładów produkcyjnych i dzięki temu, że mamy SSE. To zwolnienia podatkowe plus bliski dostęp do zakładów produkcyjnych przyczyniły się do rozwoju części komponenciarskiej branży motoryzacyjnej, natomiast nie spowodowały poprawy sytuacji na rynku. Wprost przeciwnie: ta sytuacja z roku na rok jest coraz gorsza. 270 tys. aut sprzedanych na tak dużym rynku, jak polski, to jest bardzo mało. Co więcej, jeśli chodzi o ten rok, to prognozy mówią o sprzedaży na poziomie 250 tys. aut.

Jeżeli chcemy poprawić sytuację, musimy stymulować ten rynek. Szukaliśmy takich narzędzi, które nie będą generowały dużych kosztów budżetowych, a wprost przeciwnie – pozwolą na rozwój rynku, będą znaczącym bodźcem i koszt będzie niewielki. Traf chciał, że pan minister finansów opublikował informację na temat swojej propozycji 3 x 50. Dzięki temu i dzięki dostępowi do danych, które dzisiaj mamy, mogliśmy zweryfikować tę propozycję na tle propozycji branżowej, też przygotowanej w różnych wariantach. Okazało się, że w stosunku do propozycji rządowej, propozycja branżowa, mówiąca o pełnym odliczeniu podatku VAT dla samochodów, pełnym odliczeniu podatku VAT dla serwisu części zamiennych, bez uwzględnienia paliwa – bo przed wejściem Polski do UE odliczenia VAT od paliwa nie było – spowoduje, że straty, bo one są w pierwszym roku, będą zdecydowanie niższe niż w propozycji rządowej. Co więcej, bodziec zachęcający do zakupu samochodów będzie zdecydowanie większy. Jeżeli weźmiemy pod uwagę 50% samochodów sprzedanych w roku 2012, a nasze kalkulacje przygotowywaliśmy właśnie na podstawie danych z roku 2012, to te 50% samochodów, które obejmują między innymi produkowane w Polsce Astry, Fiaty, a także Volkswagena Combo, zyska w propozycji rządowej od 0,24 do 5,6% wzrostu poziomu odliczenia. To nie jest wystarczający bodziec. W tym samym czasie samochody importowane droższe, między innymi marki premium, zyskają od 20 do 30% wzrostu poziomu odliczenia. A więc poziom odliczenia jest niezwykle istotnym czynnikiem, zachęcającym do kupowania samochodów, a mówimy o tzw. kliencie instytucjonalnym, który dzisiaj przede wszystkim kupuje auta, bo rzeczywiście społeczeństwa nie stać na takie drogie samochody i ludzie częściej wybierają samochody używane, ale pochodzące z importu. Jeżeli chcemy ten import ograniczyć bez wprowa-

dzania barier, musimy rozwijać rynek aut nowych bazując na przedsiębiorcach, którzy częściej kupują auta, częściej je rotują. Średnio wymiana parku samochodowego w firmach dobywa się co 4 lata, a nie co 7–8, jak jest to w przypadku samochodów znajdujących się w prywatnych rękach. Jesteśmy w stanie, poprzez odpowiednie stymulowanie rynku klienta instytucjonalnego, szybciej wymieniać park. Im więcej zaś przedsiębiorcy będą tych aut kupowali, tym więcej w krótkim czasie będzie ich trafiało na rynek wtórny i tym mniej będziemy aut sprowadzali. Czyli jest to automatyczne stymulowanie. Nic się tu szybko nie dzieje, ale jednak w sposób delikatny zaczynamy kreować rynek lokalny, ograniczając import. Co istotne z punktu widzenia fiskusa – jest kontrola nad autami kupowanymi przez przedsiębiorców od początku do końca.

Chciałbym jeszcze podkreślić, że to, o czym mówimy – pełne odliczanie podatku VAT – w rzeczywistości nie istnieje. Auto sprzedawane przez firmę po okresie użytkowania jest sprzedawane z VAT, który trzeba odprowadzić. Mówimy więc dziś o przesunięciu w czasie płacenia podatku VAT. To, że dzisiaj ograniczamy możliwość odliczenia oznacza, że już dziś koszt zakupu samochodu czynimy mało atrakcyjnym. Jeżeli przedsiębiorca kupi dziś auto z odliczeniem 23%, dostanie rabat – a myślę, że producenci, także producenci lokalni, włączą się w to, by ta cena była jeszcze najatrakcyjniejsza (dziś średni rabat flotowy wynosi 15%) – to koszt zakupu samochodu dla przedsiębiorcy będzie o 30% niższy. Chętniej i łatwiej będzie podejmował on decyzje o wymianie auta niż gdyby obowiązywały propozycje, które dzisiaj kreuje rząd. Co więcej, na rynku wtórnym ceny aut będą nadal niskie, bo rynek wtórny kieruje się swoimi prawami. Zyska na tym także obywatel. Przedsiębiorca będzie musiał ten VAT odprowadzić na koniec użytkowania, a więc budżet de facto nie straci.

Jeżeli porównamy dziś tę propozycję rządową z propozycją branży, to różnica, bez wprowadzenia ograniczenia kwotowego, o którym także myślimy, wynosiłaby niecałe 200 mln zł – na korzyść rozwiązania proponowanego przez branżę. Budżet mniej straci niż na propozycji rządowej, co warto uwzględnić. Myślę, że jest to ten element, który warto dzisiaj brać pod uwagę. Fakt, że Ministerstwo Finansów nie odpowiada, zwleka z odpowiedziami, wynika w naszej ocenie głównie z tego, że obliczenia ministerstwa były przygotowywane na bazie szczątkowych informacji. Do tej pory nikt – a IBRM SAMAR jest chyba jedyną instytucją w kraju, która posiada połączone dane cenowo-specyfikacyjne i rejestracyjne – nie zwrócił się o nie do nas. Gdyby się zwrócił, otrzymałby je. Nie chcemy za to żadnych pieniędzy. Chętnie zaoferujemy ministerstwu wszelkie materiały, to zresztą zrobiliśmy. Materiał z pełnymi kalkulacjami został przekazany resortowi finansów do rozważenia, do przeanalizowania. Zgłosiliśmy akces, że możemy wykonać innego rodzaju symulację, za darmo, powtarzam, za darmo, bez kosztów dla budżetu. Ze strony Ministerstwa Finansów odpowiedzi nie ma. Co więcej, na nasze pytania, czy jest ono w stanie rozważyć tę propozycję, też nikt nie odpowiada. Już od kilku tygodni czekamy na odpowiedź ministerstwa. Wydaje się, że ministerstwo zwleka i czeka na derogację, którą ma niedługo uzyskać. Gdy zaś uzyska derogację, to powie: za późno, już mamy zgodę i nic nie będziemy robić w tej sprawie. Niechęć Ministerstwa Finansów do pełnego odliczenia VAT jest znana od lat, wielokrotnie nam o tym mówiono, z tym że do tej pory – a to jest pierwszy raz, gdy tak dokładne obliczenia zostały zrobione – badaliśmy rynek na bazie szacunków. Dzisiaj naprawdę możemy mówić o konkretach i myślę, że warto wreszcie rozpocząć taką merytoryczną dyskusję. Czasu jeszcze chwilę mamy, bo przepisy muszą być wprowadzone do listopada br., żeby zaczęły obowiązywać od stycznia przyszłego roku. Warto byłoby, abyśmy wreszcie podjęli taką rozmowę, bo branża tego oczekuje.

Nie powiedziałem jeszcze o jednym. Dla tych 50% aut, o których wspomniałem wcześniej, w przypadku propozycji rządowej wzrost poziomu odliczenia wynosi od 63% do 79%. Dla tych aut, o których mówimy, w tym także produkowanych w Polsce. To naprawdę duży wzrost i odpowiednio mocna zachęta dla przedsiębiorców, żeby zastanowić się nad zakupem auta i wymianą samochodu. 0,24% do 5,6%, to naprawdę niewiele zmienia. Tyle, jeżeli chodzi o kwestię VAT.

Kwestia podatku ekologicznego, to jest sprawa, którą można załatwić i powinno się załatwić. Jednak tu presja czasu nie jest aż tak silna, jak w przypadku VAT, gdzie musi

sprawa być załatwiona do końca listopada br. Mam nadzieję, że się nie mylę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Kolejny zgłoszenie – proszę.

Sekretarz Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Jerzy Izdebski:

Dzień dobry. Nazywam się Jerzy Izdebski, reprezentuję Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Chciałbym zadać pytanie pani minister Henclewskiej z uwagi na fakt, że nasza branża w ogóle nie została ujęta w raporcie, a udzielenie jej pomocy wymaga tylko przestrzegania prawa. Forum Recyklingu Samochodów zajmuje się branżą recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Branża ta zainwestowała 1,5 mld zł. Można powiedzieć, że nazbierała na rzecz państwa 2 mld zł, a państwo dało tej branży 250 mln zł. W związku z powyższym jest to branża przynosząca państwu pieniądze, jednak sama boryka się z bardzo prozaiczną barierą, jaką jest szara strefa. Niestety, tylko co czwarty samochód trafia do recyklingu, a 3 z 4 aut omijają w ogóle stację demontażu, czyli to jest tak, jakby państwo najpierw powiedziało: przygotujcie to, zainwestujcie w ochronę środowiska, dla wszystkich jest to chyba bardzo istotna rzecz, ale potem stwierdziło, niech się rozwija szara strefa, a wy sobie możecie spokojnie upaść. W związku z tym chcę podkreślić jedną rzecz: w tej branży funkcjonuje 800 przedsiębiorstw, to około 4 tys. ludzi, którzy niczego nie chcą od państwa, tylko przestrzegania prawa. W rejestrach CEPiK mamy ponad 8 mln pojazdów, co do których nie wiadomo, co się z nimi dzieje. Dlaczego tak jest i dlaczego nikt na to nie reaguje? Fundusz Gwarancyjny podaje, że mamy 18,5 mln ubezpieczeń, a CEPiK podaje, że mamy 28 mln pojazdów. Gdybyśmy chociaż trochę przyłożyli się do ograniczania szarej strefy, przyjęli chociaż kilka rozwiązań proponowanych przez naszą branżę, żeby te nazbierane pieniądze na rozruszanie branży przekazać nie nam, ale tym ludziom, którzy oddają auta na stacji demontażu, spowodowałoby to skierowanie tych samochodów do naszych stacji demontażu, rozwój tych stacji i ożywienie w branży samochodowej. Zdejmując z rynku stare samochody, zachęca się ludzi do ich usuwania z rynku, zachęca się tym samym do zakupu nowych samochodów.

I jeszcze jedna rzecz, na którą czekamy chyba już od 10 lat. Ustawa nałożyła na Ministerstwo Infrastruktury obowiązek określenia, jakie warunki techniczne powodują, że samochód musi być koniecznie zdjęty z rynku. To, co mówię, wiąże się z wypowiedzią IBRM SAMAR, że brakuje egzekwowania podstawowych wymagań. Gdyby działała sprawnie kontrola techniczna, gdyby były określone te warunki, moglibyśmy zdejmować z rynku tysiące pojazdów o miernej wartości technicznej i tym samym rozruszać rynek branży samochodowej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo panu dziękuje. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Wiceprzewodniczący Związku Pracodawców Motoryzacji Krzysztof Rozenberg:

Trochę współczuję pani minister Henclewskiej, której informacje czytam zawsze z zainteresowaniem. Pracuje ona nad trudną materią. Tematy, które porusza, nie są łatwe, przełożeni nie byli specjalnie zaangażowani ani pracowici, a kwestie, które próbuje rozwiązać, od lat są trudne do uzgodnienia z Ministerstwem Finansów i z innymi resortami. Nie chcę pani minister stawiać pod ścianą, ale przykładowo: gdyby pani minister powiedziała, ileż to elementów, pakietów antykryzysowych dla motoryzacji, nad którymi resort pracuje od trzech lat, udało się ministerstwu wdrożyć? Zdaje się, że ich nie będzie za dużo. A jedynym zadaniem strategicznym, niestety, nie postawionym przez nas, jako branżę, jest nieblokowanie starych pojazdów. Tu, że tak powiem, wszystko idzie jak trzeba, brak reakcji rządu jest właściwą reakcją dla tych, którzy – tu kolega przed chwilą o tym mówił...

Nie chciałbym przesadzać z cytowaniem statystyki, ale parę danych podam, żeby uzmysłowić państwu, jak to wygląda. W roku 2009 Komisje: Infrastruktury i Gospodarki bezpośrednio lub pośrednio deliberowały sześć czy siedem razy nad motoryzacją. Byłem na trzech posiedzeniach. Urodził się w swoim czasie dezyderat, w lutym. W maju była

informacja rządu na temat realizacji dezyderatu. Wtedy poseł Wojciech Jasiński powiedział tak: „Dajmy rządowi szansę”. Ja rozumiem, że przyjęcie tamtego dezyderatu było daniem szansy. Do dzisiaj, a znamy się na tym, przeczytaliśmy to, co wówczas te dwie Komisje przyjęły, oczekując określonych reakcji rządu, nie został wykonany żaden z 17 punktów. To tak, tytułem informacji.

Jeszcze dwie drobne sprawy. Jest trudno reagować. Przykładowo podam argumenty dwóch posłów przedstawione podczas dyskusji w maju 2009 r., gdy mówiliśmy, że sytuacja branży się pogarsza, że istnieje zagrożenie. Poseł Mężydło powiedział wówczas, że: „Pawlak przedstawił sytuację. Sytuacja nie jest tragiczna. Myślę, że trzeba to tylko odnieść do polskiego rynku. Dramatu tu nie ma. Rynek jest bardzo eksportowy, nie został tak mocno dotknięty. Wy, panowie, dbacie przede wszystkim o rynek producenta, ale nie dbacie o rynek konsumenta”. Mowa tu była o podatku ekologicznym, którego do dzisiaj nie ma. I dalej: „Myślę, że my, politycy, nie powinniśmy ulec. Sytuacja nie jest tak poważna jak przewidywaliście w dezyderacie kilka miesięcy temu. Jest lepiej. Dzisiaj sytuacja na przykład akurat w Tychach jest znakomita”. To było powiedziane w końcówce roku 2009 r., po decyzjach Fiata sygnalizujących możliwość przeniesienia produkcji Pandy do Włoch. Osiem miesięcy później nową Pandę rzeczywiście przeniesiono. W czasie, kiedy prezydent Sarkozy zmuszał Renault, choć nie jest to właściwa taktyka, ale działania protekcjonistyczne – do powrotu do Francji, Berlusconi zmuszał Fiata mówiąc, że wcześniej pomógł przenieść produkcję – i to była bezpośrednia przyczyna – do Włoch, nasz wicepremier zajmujący się gospodarką – całe szczęście, że już tego nie robi – oświadczył publicznie, że „my nie ingerujemy w rozwiązania prywatnych, zachodnich firm”. Taka była reakcja rządu w roku 2010 na informację. Wszystkie związki Fiata, pracodawcy, pracobiorcy – mam tu pisma z 10 grudnia 2008 r. do premiera Tuska – informowali, wyliczając, co trzeba zrobić. Potem nic z tego nie wynikło. I jeszcze jeden cytat: „Wiem, że na sali jest środowisko to samo, które podczas uchwalania dezyderatu było zaniepokojone. Mamy naprawdę inną sytuację gospodarczą. W rzeczywistości nie ma kryzysu. My naprawdę jesteśmy w znakomitej sytuacji. Nie mamy kryzysu gospodarczego i takich problemów w przemyśle motoryzacyjnym, jak w UE, nie ma”. Można by się śmiać, gdyby to było powiedziane złośliwie. To mówił poseł Mężydło. Na tej samej sali, w tym samym czasie, inny poseł, Janusz Piechociński – całe szczęście, że jest dziś wicepremierem – mówił tak: „Proszę państwa, w mojej ocenie sytuacja jest bardzo poważna i prosiłbym, żebyśmy nie ogłaszali, że przemysł wychodzi na prostą. Pojawiają się w Europie działania protekcjonistyczne, nie powinniśmy zostać z tyłu. Kiedy przyjdą decyzje, a nastąpią decyzje redukcyjne w ramach mocy wytwórczych w krajach, pojawią się działania przenoszące. Co oznacza to dla branży, która dzisiaj płaci podatki, mocno sobie radzi, co podkreślała minister przemysłu? Produkcję samochodów w Europie trzeba oceniać przez pryzmat zaplecza, badań i serwisu – o czym tu mówił kolega. Pani minister słusznie zwróciła uwagę, że w europejskim planie naprawy sektor znalazł odpowiednią pozycję, ale uwaga – nieadekwatnie nie znalazł się w pomyśle polskim”. To mówił w tym samym czasie, na tym samym posiedzeniu: „Poza ogólnymi rozwiązaniami w zakresie poręczeń i opłaty prowizyjnej nie zrobiono nic. Nie mamy żadnych pewnych rozstrzygnięć i środków. Rząd polski, jakie widzi rozwiązania obecnie?” Wtedy poseł mówił to, jako poseł, konkludując: „Należy w końcu podjąć konkretne działania z podatkiem ekologicznym”. W tym samym czasie, gdy słyszę, że jest dobrze, nie narzekam. Jednak, gdy jako prezes firm – bo mam przyjemność funkcjonować w kilku firmach motoryzacyjnych – zwróciłem się o gwarancję ubezpieczeniową dla małych i średnich firm, otrzymałem odpowiedź, że „w świetle kryzysu finansowego w branży motoryzacyjnej nie jest to aktualnie możliwe. Nie widzę wobec tej fundamentalnej przesłanki, jakiejkolwiek możliwości rozmawiania o gwarancjach ubezpieczeniowych w branży” itd. W tym samym czasie rząd mówi, że opracowuje gwarancje. Ogłosił w roku 2009, że gwarancje dla dużych przedsiębiorstw pulę z poziomu 15 mld zł podnosi do 40 mld zł. Uwaga – w tamtym czasie wykorzystano 6 mld zł, nie przekroczono 13 mld zł. Ale w 2009 r. wiedzieliśmy, że pula wynosi 40 mld zł. Podobnie dotyczyło to małych firm, do 50% .

Rozwiązania, które ogłoszono 2 dni temu, wydają się racjonalne i to z trzech powodów. Raz, że procedura trwa w bankach, dwa, że jest to częściowe wspomaganie i trzy,

że bez żadnego rozpoczynania procedur. Niestety, dotyczy to tylko małych i średnich przedsiębiorstw. Nie powiem, jaką firmę reprezentuję w tym momencie, oczywiście panu przewodniczącemu jest to wiadome. Firma, o której mówię, jedna z tych trzech, funkcjonuje w rejonie, gdzie jest 26% bezrobocie. Jest to drugi zakład w okolicy, ma pełny portfel zamówień na nowe projekty. Mimo, że ma ogromne zaległości w ZUS, funkcjonuje od lat i ma zaufanie dostawców, dostarcza im części, produkuje, ma wszelkie certyfikaty. Zakończono restrukturyzację zatrudnienia, już nie trzeba tam wydawać żadnych pieniędzy. Pracowało tam 1300 ludzi, obecnie jest 400 i głowę daję, że jak się spotkamy za rok, a tak będzie, to pracować tam będzie 200 osób. Nastąpiła zdecydowana poprawa wyników za ostatnie 2 lata. Firma ma nadwyżkę finansową – mówię to, żeby była jasność, i znajduje się ona w tej części Polski – w „ Zielonych Płucach", gdzie bezemisyjna produkcja jest bardzo ważna. Jak funkcjonuje ta firma? Ponad 14 mln zł na rynku, tyle a tyle milionów VAT, 7 mln zł podatku dochodowego. Jeśli padnie – oznaczać to będzie kilkanaście milionów w drugą stronę – nie chcę zanudzać liczbami. I co się dzieje? Agencja Rozwoju Przemysłu, gdy rozmawiamy o kredycie na wsparcie restrukturyzacyjne z pieniędzy unijnych, bardzo chce pomóc. Jednak nie ma ona możliwości prawnych, aby zabezpieczyć to gwarancją rządową. Ona musi mieć hipotekę, jak każdy bank. Jeśli będę miał zdolność kredytową, taką, jakiej potrzebuje bank, to nie pójdę do Agencji, prawda? Oni bardzo chcą pomóc, mówią tylko, że nie mają podstawy prawnej, bo tego nie udało się uzgodnić z Ministrem Finansów i wszystkie te poręczenia, kredyty itd. dotyczą firm, które normalnie funkcjonują. Firm, które mają kłopot lub przewidują kłopoty, to nie obejmuje. Pani minister przyciskana do ściany musiałaby to potwierdzić. Samo przyciskanie pani minister może być przyjemne, ale tutaj… nie będę tego kończył. Przykładowo LOT, firma, która zatrudnia tylko cztery i pół raza więcej ludzi, sto razy większy kredyt – pstryk dostała. Szukamy dalej, jak jej dać 600 mln. zł, a wszystkie działania, koszty, zamówienia – przed nią. Jest to dość trudny obszar.

Kończąc, chcę powiedzieć, że sektor motoryzacyjny jest sektorem wysokiego ryzyka. Są tu koledzy z Gliwic, mogą powiedzieć o tym, jak wielkie są koszty inwestowania, jak długo zwracają się nakłady. Tu się nic nie dzieje na zasadzie, że dziś podejmujemy decyzję, a za rok jest inaczej. Minęły trzy lata i proszę zobaczyć. W informacji rządowej poprawiłbym to, że była jeszcze jedna firma w roku 2011, a już nie ma jej produkcji w roku 2013 - to FSO. Ona zrobiła kilkadziesiąt tysięcy pojazdów w roku 2012, a dzisiaj szuka inwestora. Chcę powiedzieć, że warto, by panowie przewodniczący dokonali męskiej oceny skuteczności tego dezyderatu sprzed lat na tle dzisiejszej sytuacji w motoryzacji. Tego sobie i panom bym życzył. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Za chwilę udzielę panu głosu.

Wiceprzewodniczący Związku Pracodawców Motoryzacji Krzysztof Rozenberg:

Pan przewodniczący prosił o przedstawianie się. Nazywam się Krzysztof Rozenberg, jestem wiceprzewodniczącym Związku Pracodawców Motoryzacji.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Uważam, że dezyderat jest dobrą formą dialogu Komisji z rządem, ale też jest dobrym punktem odniesienia do tego, jaki stan rzeczy był prezentowany w dezyderacie i jaki stan rzeczy po kilku, czy kilkunastu miesiącach możemy poddawać na nowo ocenie. Jeżeli chodzi o udzielaną pomoc, to czytałem dziś informację o raporcie NIK na temat realizacji pomocy dla małych i średnich przedsiębiorstw za rok 2010 przez jeden z resortów. Była ona zrealizowana na poziomie 11,6 mln zł z dostępnej puli przeznaczonej na cele pomocowe wynoszącej 1600 mln zł. Bardzo proszę, następny mówca.

Prezes IBRM SAMAR Wojciech Drzewiecki:

Wojciech Drzewiecki raz jeszcze, bo o tym nie wspomniałem, a to jest istotna kwestia. Jednym z elementów, którym ministerstwo tłumaczy chęć wprowadzenia ograniczeń w poziomie odliczenia jest tzw. prywatne użytkowanie. Ostatnio pojawił się wyrok sądu w tej sprawie mówiący, że prywatne użytkowanie, to jest użytkowanie przez osobę fizyczną, która dany przedmiot należący do przedsiębiorcy wykorzystuje. I ona powinna być obcią-

żana odpowiednimi kosztami, a nie przedsiębiorca. To są dwie różne sprawy. Na temat tego prywatnego użytkowania sporo było ostatnio w mediach, również w kontekście kontraktów menadżerskich i użytkowania chociażby sprzętu komputerowego przez menedżerów. To jest kwestia, którą warto wziąć pod uwagę, mając na myśli pełne odliczenie podatku VAT. Chodzi o to, żeby te dwa elementy od siebie oddzielić.

Jest jeszcze jednak kwestia, powiem o tym, jako o ciekawostce. Dotyczy zainteresowania premiera, rządu, branżą motoryzacyjną. 28 marca, a więc za parę dni, oficjalnie rozpoczyna się produkcja samochodu Nissan Leaf. Ta produkcja nie będzie aż tak duża, ale pokazuje istotny kierunek. W uruchomieniu produkcji uczestniczyć będzie premier David Cameron. To jest widać dosyć istotne wydarzenie z punktu widzenia rządu brytyjskiego, skoro uczestniczyć w nim będzie członek najwyższych władz państwa. W naszym przypadku, niestety, nie umniejszając roli osób, które uczestniczą w tego typu wydarzeniach, spojrzenie rządu na te sprawy jest zupełnie inne.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Udzielam panu głosu. Jest trzech mówców zapisanych. Mam do panów prośbę o to, żeby wypowiedzi były możliwie syntetyczne. Nie chcę ich, oczywiście, nadmiernie skracać. Chodzi o to, że mamy 20 minut na pracę Komisji w tej sali. Prosiłbym, aby panowie brali to pod uwagę. Po tych trzech wypowiedziach, zanim pani minister udzieli odpowiedzi, odniosę się do kwestii dezyderatu. Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji Roman Kantorski:

Roman Kantorski, Polska Izba Motoryzacji. Chciałbym powiedzieć jedną rzecz, mianowicie, przemysł motoryzacyjny składa się jakby z dwóch części: z produkcji samochodów i z produkcji części i komponentów. Ta ostatnia część odrobiła lekcję z kryzysu w roku 2009. Obecnie, mimo takiego spadku sprzedaży w całej Europie, to się nie odbija jeszcze dramatycznie na produkcji części i firmy produkują części zamienne praktycznie biorąc do wszystkich modeli w całej Europie. I to trzeba uszanować. Nie mamy już żadnej szansy na otrzymanie produkcji nowego samochodu. Ostatni był chyba Mercedes, który poszedł na Węgry i od tego czasu nie widzę szansy, żeby jakikolwiek producent europejski w świetle tego, co się dzieje, chciał wejść na polski rynek. Dlatego trzeba naprawdę zadbać o te małe i średnie firmy, które produkują części i komponenty. One dzisiaj również potrafią przejmować produkcję z innych krajów. Jedna z firm, którą bardzo dobrze znam, przejmuje produkcję z Hiszpanii, przenosi do Polski. I tu trzeba pomóc poprzez SSE, poprzez umożliwienie stosowania elastycznego czasu pracy. Ta praca jest rzeczywiście bardzo zmienna: są miesiące, gdy pracy jest dwa razy więcej, a są miesiące, gdy jest jej dwa razy mniej.

Drugi element – potrzebujemy wsparcia promocyjnego za zewnątrz. Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych ma ściągać inwestorów zagranicznych, natomiast nikt, praktycznie rzecz biorąc, od 10 lat, jak tu przychodzimy, nie interesuje się tym, jak promować polskie firmy, bo te małe polskie firmy są w stanie współpracować z małymi firmami poza granicami Polski, ale też z małymi firmami pozaeuropejskimi, np. z tureckimi. Generalnie przyjmuje się, że w promieniu 500 km od siedziby producenta samochodu jest miejsce na produkcję części. Uszanujmy to, mamy szansę. Jeśli jej nie wykorzystamy, zaczną padać małe firmy, a to już będzie niebezpieczne. Dlatego jest prośba o tę promocję, bo to jest naprawdę duży problem.

Kończąc, żeby już nie przedłużać wystąpienia powiem, że jedno miejsce pracy w przemyśle motoryzacyjnym generuje pozostałych 5 miejsc pracy, czyli 140 tys. zatrudnionych razy 5 daje nam 900 tys. osób, gdyż tu wchodzi zatrudnienie o szerokim spektrum; to także ochroniarze, sprzątający itd.

Parę obecnych tu osób w 2005 r. opracowywało program zniesienia VAT od samochodów osobowych dla przedsiębiorców. To było dokładnie opisane, opracowane, przekazane partiom, które miały stworzyć koalicję. Niestety, minęło 8 lat, koalicji nie ma, ale również nie ma tego programu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Tak, bardzo proszę.

Członek zarządu Fiat Auto Poland Czesław Świstak:

Dziękuję w imieniu Fiat Auto Poland za zaproszenie. Jesteśmy tu we dwóch, jako członkowie zarządu oraz szefowie najważniejszych związków zawodowych. Dziękuję przedstawicielom parlamentu, że nami się też interesują. Chciałem powiedzieć, że w okresie, kiedy były podejmowane decyzje o zwolnieniach, bardzo żywo interesowali się nami przedstawiciele resortu gospodarki, pracy, samorządu, SSE itd. Powiem krótko, pierwszy raz mi się zdarzyło, że to kierownictwo ministerstw odwiedzało nas w siedzibie firmy, a nie tylko my jeździliśmy do Warszawy.

Skoro w naszym przypadku 99% produkcji będzie przeznaczone na eksport, to trzeba się zastanowić nad zatrudnieniem z punktu widzenia tej 99% produkcji. Drugi element, to jest rynek krajowy, na który przeznacza się ten 1%. I zacznę od elementu pierwszego. Motoryzacja, jak każdy przemysł, musi mieć dwa aspekty na wysokim poziomie konkurencyjności. To są koszty i jakość. To powinno charakteryzować każdy przemysł. Ale elastyczność musi charakteryzować przemysł motoryzacyjny. W USA się mówi, że na rynek najbardziej uczulona jest branża dekoratorów wnętrz, a na drugim miejscu jest motoryzacja. W związku z tym elastyczność jest dla nas bardzo ważna.

Jeśli chodzi o rynek, to my będziemy pracować prawie dwie zmiany w roku na całą sprzedaż roczną, przewidzianą na krajowy rynek. Reszta idzie na eksport. Nie ma tego rynku, a jednocześnie kraj jest duży, ma 38 mln mieszkańców. Przy naszym poziomie PKB tutaj się powinno sprzedawać 1 mln, czy 1200 tys. nowych samochodów. A jak mówi pan Drzewiecki, przewiduje się w tym roku sprzedaż 250 tys. sztuk. A przecież ten rynek jest. Wypełnia go, niestety, import samochodów używanych w liczbie około 700 tys. do 1100 tys. sztuk, w zależności od roku.

Na zakończenie chcę powiedzieć jedno: przeczytałem dokładnie zarówno dostarczone nam tutaj informacje Ministerstwa Gospodarki, jak i projekt tego dezyderatu i trzeba powiedzieć, że wnioski zawarte w obu dokumentach są naprawdę ważne. Niczego więcej się nie wymyśli, bo zarówno SSE, jak podatek ekologiczny, jak i VAT, są to rzeczy, które muszą być. Jednak w dezyderacie zabrakło mi tego, co zawiera materiał Ministerstwa Gospodarki – punktu dotyczącego elastyczności czasu pracy. Zdaję sobie sprawę z tego, że nie będę tu przedstawicielem wszystkich, ale ta elastyczność dla przemysłu motoryzacyjnego jest potrzebna jak woda rybie, zwłaszcza teraz. Nie możemy pracować w wolne soboty, płacąc ludziom oczywiście 100% więcej i potem, na koniec roku, nie pracować i płacić ludziom 100% za postojowe. Oznacza to, że płacilibyśmy trzy razy za jedną robotę. To jest ekonomicznie proste, społecznie bardziej skomplikowane. Z punktu widzenia ekonomicznego nie ma wątpliwości. Dlatego popieramy te wszystkie elementy wymienione w dezyderacie i prosimy o jego uzupełnienie o punkt dotyczący czasu pracy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję i ostatni mówca.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Jakub Farys – Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, nie będę powtarzał tego, co tu zostało powiedziane, bo obraz został zarysowany i jest one bardzo zły. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że to, co dzieje się dziś, jest konsekwencją ostatnich lat. Kilka lat temu, dwa lata temu, rok temu, większość z tu siedzących osób mówiła o tym, że to się wydarzy. Mamy coś w rodzaju bardzo gorzkiej satysfakcji, choć może słowo satysfakcja nie jest tu na miejscu, ale to się zdarzyło. Tak więc możemy teraz albo skupić się na tym, kto czego nie zrobił, albo na tym, co powinniśmy zrobić. Ja spróbuję skupić się na tym, co powinniśmy zrobić, bo jeżeli nie zrobimy, to spotkamy się za dwa lata w tym samym składzie i będziemy mówili o jeszcze gorszej zapaści branży motoryzacyjnej. Co do tego większość z nas nie ma żadnych wątpliwości.

Pierwsze słowo, które teraz jest najważniejsze, to konkurencyjność. Teraz w Europie mniej więcej 40% mocy produkcyjnych, a w niektórych krajach nawet więcej, jest wolnych. Co to oznacza? Oznacza to, że producenci lokują produkcje tam, gdzie jest najprzyjaźniejsza atmosfera, a ta przyjazna atmosfera oznacza również – i takie są oczekiwania

producentów pojazdów – duży rynek wewnętrzny. O rynku wewnętrznym mówił pan Drzewiecki, że wynosi on 270 tys. aut, że jesteśmy 23 krajem Europy pod tym względem. Ja dodam, że w Czechach w zeszłym roku zostało sprzedanych 172 tys. samochodów. Biorąc pod uwagę liczbę ludności Czech, to jest tak, jakbyśmy sprzedali w Polsce 680 tys. sztuk. Jak będziemy tyle sprzedawali, nikt z nas nie będzie się skarżył. Dlaczego o tym mówię? Otóż mówię dlatego, że producenci samochodów oczekują, że te rozwiązania legislacyjne, o których mówimy od wielu, wielu lat, zostaną wreszcie w Polsce wprowadzone. Dlaczego Czechom, Słowakom, Rumunom, Węgrom rośnie produkcja? A dlatego, że w większości tych krajów jest pełne odliczenie VAT, jest taka czy inna forma podatku ekologicznego, jest rozwiązany system kontroli pojazdów. I dlatego tam lokowana jest produkcja. Niedługo Czesi wyprodukują 1,5 mln samochodów. Nam produkcja spada. W związku z tym możemy wyciągnąć z tego jeden wniosek. Jeżeli nie chcemy spotkać się tutaj w takim klimacie jak dziś, to powinniśmy dbać o rynek wewnętrzny i o prawo pracy.

Wojtek wspominał o VAT. My, jako PZPM, jesteśmy w szczęśliwszej sytuacji, bo dostaliśmy odpowiedź z ministerstwa. Już w listopadzie wystosowaliśmy do Ministerstwa Finansów pismo, w którym były wyliczenia dotyczące 4 różnych wariantów. Odpowiedź jest prosta: nie możemy tego zrobić inaczej, bo odliczenie musi być symetryczne: 50, 50, 50 – czyli przy zakupie, przy kosztach eksploatacji i przy paliwie. Nie ma innej możliwości. To była odpowiedź. Naszym zdaniem jest inna możliwość, tylko trzeba chcieć. Podatek ekologiczny. Pojawiają się od kilku lat bzdury, że ten podatek, to będzie kilkanaście czy kilkadziesiąt tysięcy. Nieprawda. Nigdy w znanych mi, opiniowanych przez PZPM pomysłach, nie było takich kwot. I nikt nie chce tego, aby w Polsce była zablokowana mobilność. Absolutnie nie. Tylko niechaj samochód, nawet 5, 7 czy 10-letni ma niski podatek, ale samochody z dużymi silnikami, 15-letnie, niech mają duży podatek. To z całą pewnością pobudzi sprzedaż samochodów niekoniecznie nowych, ale nowszych, a to będzie stopniowo odmładzało park samochodowy.

System kontroli pojazdów – najgorszy chyba w Europie, jeśli chodzi o skuteczność. Na szczęście pan minister Jarmuziewicz podjął decyzję i w ministerstwie rozpoczęła pracę grupa ekspertów, mająca wskazać obszary, które mogłyby ucywilizować ten system.

Kolejna rzecz – system złomowania, o którym pan prezes był łaskaw wspomnieć. Proszę państwa, nie padła tu chyba jedna liczba – według szacunków środowiska recyklerskiego, co najmniej 400 tys., a nawet od 700 tys. samochodów jest złomowanych w szarej strefie. Proszę państwa – 400 tys. do 700 tys. aut jest rozkręcanych na czarno. Czy do tego potrzebny jest jakiś komentarz?

I czwarta rzecz, to jest prawo pracy. Proszę państwa, mamy w tej chwili najmniej elastyczny czas pracy ze wszystkich krajów naszego regionu. Dlatego nie dziwmy się, że w Czechach, na Słowacji, na Węgrzech lub w Rumunii rośnie produkcja.

Reasumując, w najbliższym czasie powinny zostać podjęte działania przez rząd, parlament i wszystkie partie. Chcę przypomnieć, że podatek ekologiczny próbowały wprowadzić wszystkie cztery kluczowe partie rządzące, reszta była w opozycji, a to oznacza, że merytorycznie wszystko było w porządku. Merytorycznie wszyscy się zgadzają, chodzi tylko o politykę. Tym razem więc odłóżmy politykę. Mój apel, prośba czy jakkolwiek to nazwać – niechaj rząd, we współpracy z parlamentem, z wszystkimi partiami ratuje miejsca pracy, bo jak się za dwa czy trzy lata spotkamy i powiemy, że produkujemy już tylko 300 tys. samochodów, to będzie bardzo źle. Dziękuję państwu bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Po spotkaniach z przedstawicielami branży motoryzacyjnej przygotowałem dla prezydium, i oczywiście dla Komisji, projekt dezyderatu, który nie został przedstawicielom branży dostarczony, tylko posłom, więc podejrzewam, że zaledwie część spośród osób obecnych na sali otrzymała dokument. Pozwolę sobie odczytać jego treść: „Komisja Gospodarki na posiedzeniu w dniu 6 marca 2013 r. rozpatrzyła informację Ministra Gospodarki o sytuacji przemysłu motoryzacyjnego w Polsce, ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji zakładów Fiat Auto Poland w Tychach oraz działań podejmowanych przez rząd w celu wsparcia przedsiębiorstw motoryzacyjnych i ochrony miejsc pracy, a także wysłuchania opinii przedstawicieli branży motoryzacyjnej na ten temat.

Zdaniem Komisji konsekwencje odczuwalnego w całej UE spowolnienia gospodarczego odbiły swoje piętno zarówno na rynku produkcji, jak i sprzedaży nowych aut w Polsce, co wymaga uwagi rządu. Zmniejszenie rentowności oraz redukcja zatrudnienia w polskiej branży motoryzacyjnej realizowane w 2012 r. i planowane na rok 2013, spowodowane są zarówno tendencją do zmniejszania produkcji nowych samochodów w naszym kraju, jak również istotnym, ponad 30% spadkiem obrotów dealerów, zwłaszcza w ramach sprzedaży aut klientom indywidualnym, w mniejszym stopniu flotowym.

Zdaniem Komisji trudny czas branży motoryzacyjnej w Polsce, skutkujący odczuwalnym spadkiem liczby zamówień dla przedsiębiorstw z tego sektora oraz liczonymi w tysiącach redukcjami etatów, powinien stanowić motywację do przyśpieszenia i usystematyzowania dyskusji nad dostosowaniem kształtu polityki rządu wobec branży motoryzacyjnej do potrzeb ożywienia rynku produkcji i sprzedaży nowych aut w Polsce m.in. poprzez:

- pełne lub przynajmniej istotne kwotowe bądź procentowe zwiększenie możliwości odpisu przez przedsiębiorców podatku VAT od kosztu zakupu samochodu osobowego, wykorzystywanego na cele firmowe, które obecnie ograniczone jest do zbyt niskiego poziomu 60% jego kwoty, nie więcej niż 6 tys. zł. Polityka podatkowa państwa powinna uwzględniać tu szczególnie rynkową ofertę krajowych producentów aut tak, aby wspierać rynek wewnętrzny. Niestety, nowa propozycja rządowa ogranicza procentowy poziom odliczenia VAT do poziomu 50% i jedynie w niewielkim stopniu dotyczy polskich producentów, preferując importerów droższych aut.

- przedstawienie informacji na temat konkretnego kształtu rządowej koncepcji zapowiadanych od dawna nowych rozwiązań podatkowych, zastępujących obecnie obowiązujący podatek akcyzowy, uwzględniający parametry ekologiczne auta. Nowe rozwiązanie promowane w tej mierze przez rząd nie powinno koncentrować się głównie na generowaniu dochodów budżetowych. Rozwiązanie proponowane przez rząd powinno uwzględniać kondycję ekonomiczną społeczeństwa, tak aby wprowadzenie proponowanych rozwiązań nie ograniczało jego mobilności.

- prowadzenie systematycznego dialogu z przedstawicielami polskiej branży motoryzacyjnej, którego celem powinno być między innymi czasowe wydłużenie promowania nowych inwestycji w ramach działających SSE, wcześniejsze omawianie szans i potencjalnych zagrożeń ekonomicznych dla rozwoju branży, tak aby w przyszłości zmniejszyć ryzyko występowania regresu poziomu zatrudnienia lub inwestycji w tym obszarze, jak miało to miejsce w tyskich zakładach Fiat Auto Poland.

Komisja stwierdza, że konieczne jest podjęcie systemowych działań rządu RP umacniających krajową branżę motoryzacyjną i postuluje uwzględnienie powyższych uwag w procesie przygotowywania rozwiązań prawnych w tym zakresie".

Taka jest propozycja dezyderatu, która została podana pod ocenę Komisji. Proszę państwa, pan przewodniczący chciał zabrać jeszcze głos w tej sprawie, a do wniosku pana posła Mężydły odniosę się za chwilę.

Poseł Jan Cedzyński (RP):

Panie przewodniczący, pani minister, szanowni państwo, Ruch Palikota z dużą troską obserwuje ostatnie zawirowania na rynku motoryzacyjnym i po zapoznaniu się z treścią projektu dezyderatu do Prezesa Rady Ministrów popiera ten dezyderat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Mężydło wobec informacji, które zostały przedstawione przez przedstawiciela IBRM SAMAR, dotyczących odliczenia VAT, zaproponował, żeby dezyderat nie był podawany dzisiaj pod ocenę posłów, bo dzisiaj była ona z punktu widzenia posłów koalicji pozbawiona wypowiedzi przedstawicieli resortu finansów. Propozycja jest taka, żebyśmy przełożyli głosowanie nad dezyderatem na najbliższe posiedzenie, na które będzie zaproszony przedstawiciel Ministerstwa Finansów. Dziś też był zaproszony, ale nie przyszedł. Oddam głos panu posłowi.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Panie przewodniczący, szanowny sekretariacie, myślę, że trzeba skierować to zaproszenie wraz z projektem dezyderatu z prośbą o ustosunkowanie się przedstawiciela Mini-

sterstwa Finansów do takich propozycji ze względu na to, że mamy tu jednostronną opinię i wyliczenia, które zaprezentował przedstawiciel IBRM SAMAR, natomiast nie mamy odniesienia się do tego Ministerstwa Finansów. Czy uważa ono, że pełne odliczenie daje, powiedzmy, w procesie realizacji lepsze efekty również dla budżetu państwa? Bo jest to dla nas dosyć istotne, byśmy wiedzieli, czy możemy takie propozycje poprzeć, czy nie. Dlatego istotne jest to, by było jednak to stanowisko Ministerstwa Finansów. Myślę, że sekretariat musi to zrobić, żebyśmy na następnym posiedzeniu wiedzieli, jaka jest odpowiedź, ze względu na to, że ta kwestia, o której dziś mówimy, bardziej dotyczy Ministerstwa Finansów niż Ministerstwa Gospodarki. Wypowiedź pani minister była bardzo ostrożna pod tym względem. Także na posiedzeniach innych komisji, gdy są tematy dotyczące spraw budżetu państwa, zawsze są obecni przedstawiciele budżetu państwa, więc nie mam żadnych wątpliwości, że ta obecność i tu jest konieczna.

Chciałbym się odnieść do jeszcze jednej wypowiedzi, w której byłem tak mocno cytowany. Chodzi o moje wystąpienie sprzed wielu lat, bo z 2009 r. Szanowny panie, muszę panu powiedzieć, że to jest kwestia protekcjonizmu. Mógł pan tutaj tak obficie i dosyć ironicznie cytować zarówno moją wypowiedź, jak i pana premiera Pawlaka, ale muszę panu powiedzieć, że w gruncie rzeczy ja nadal jestem wyznawcą tej samej teorii. Uważam, że Polska, a także sam polski przemysł motoryzacyjny – już nie mówię o budowie samochodów, ale też o produkcji części zamiennych, bo to jest branża silnie w Polsce rozwinięta, ma spory procent udziału w PKB – tylko na tym zyskują, gdy mamy solidaryzm europejski, a nie gdy mamy patriotyzm gospodarczy, o którym mówi premier Piechociński, który był zawsze jego wyznawcą, czy gdy mamy gospodarkę narodową. Janusz Piechociński ma inne poglądy w tych kwestiach, czyli np. w kwestii dotyczącej solidaryzmu europejskiego itd. Uważam, że gdyby nie było takich brutalnych zachowań zarówno rządu francuskiego, jak i rządu włoskiego, to bardzo mocno byśmy na tym korzystali ze względu na to, że u nas są niższe koszty pracy. Te państwa, o których panowie tu mówicie, Czechy, Słowacja itd., rozwijają się, ale mają też inne udoskonalenia, mają bardziej dogodny kodeks pracy, elastyczny czas pracy. Tam wiele innych elementów również odgrywa ważną rolę w tym, że ta gospodarka tak wygląda. Natomiast ja się w ogóle nie wycofuję z mojego poglądu. Zachowania protekcjonistyczne państw UE dały taki efekt. Mogę panu podać przykład innego rynku.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Panie przewodniczący, to miało być krótko, *ad vocem*.

Poseł Antoni Mężydło (PO):

Ale chwileczkę, tylko dokończę. Propozycje, które tutaj państwo przedstawiają mówią, że u nas za mały jest popyt wewnętrzny i trzeba go zwiększyć. Propozycje zawarte w dezyderacie również o tym mówią. Podam inny przykład, rynku, który lepiej znam. Chodzi mi o produkcję telewizorów. W roku 2012 ze względu na mistrzostwa Europy w piłce nożnej mieliśmy szalenie zwiększony popyt na telewizory. Jednak ta branża upadła. Dlaczego? Bo nie było „ssania" z rynku zewnętrznego. Dzisiaj mamy gospodarkę globalną, a nie lokalną. Nie wiem, na ile pomogą te działania, ale musimy posłuchać odpowiedzi Ministerstwa Finansów, aby podjąć odpowiedzialną decyzję. Nasz przemysł, tak jak sami panowie mówicie, przynajmniej ten, produkujący samochody, wytwarza na nasz rynek tylko 2% tego, co nasi konsumenci używają. Niewiele zależy tylko od naszego rynku wewnętrznego. Przykład rynku telewizorów mówi coś zupełnie przeciwnego. Zobaczymy, jak tę politykę gospodarczą wicepremiera Piechocińskiego zweryfikuje rynek w przyszłości. Będziemy cytowali być może jeszcze później premiera Piechocińskiego. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję. Teraz pan poseł Jach, pan poseł Naimski i pan poseł Najder się zgłosili. Proszę o 30-to sekundowe wypowiedzi, ponieważ powinienem zamykać posiedzenie.

Poseł Michał Jach (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Proponuję, żeby dezyderat rozpatrywać dzisiaj. To nie jest ustawa, to jest tylko głos skierowany do rządu, do premiera, o podjęcie szybkich

działań celem poprawy sytuacji branży, tym bardziej że przedstawiciel ministerstwa był zaproszony, wiedział o posiedzeniu. Jeśli następnym razem też nie przyjdzie… Przecież ta propozycja od razu nie wpływa na budżet, tym bardziej że znane jest stanowisko Ministerstwa Finansów w kwestii jakiejkolwiek pomocy, wydatkowania pieniędzy. Przecież Ministerstwo Finansów od dziewięciu miesięcy blokuje rozporządzenie Rady Ministrów dotyczące przedłużenia okresu funkcjonowania SSE. Proponuję więc, żeby rozpatrzyć ten dezyderat jeszcze na dzisiejszym posiedzeniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Teraz pan poseł Naimski, potem pan poseł Najder i zamykam listę mówców.

Poseł Piotr Naimski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałem przypomnieć, że jesteśmy komisją sejmową, a dezyderat, to jest dokument, który Sejm, poprzez swoją komisję, wysyła w stronę rządu. Rząd może go rozpatrzyć, odrzucić, odpowiedzieć, zrobić, co będzie uważał za stosowne. To nie jest tak, że jesteśmy organem doradczym Ministra Finansów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Państwo posłowie niech biorą przykład z posła Naimskiego, jeśli chodzi o zwięzłość wypowiedzi. Bardzo proszę, pan poseł Najder.

Poseł Jacek Najder (RP):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, postaram się również wypowiedzieć zwięźle. Proponuję w dniu dzisiejszym głosować w sprawie dezyderatu. Jeśli Ministerstwo Finansów nie znajduje czasu dla Wysokiej Komisji i zaproszonych gości, to jest to wina Ministerstwa Finansów. Proponuję, żeby Ministerstwo Finansów zarezerwowało sobie w kolejnym roku kalendarzowym czas dla Wysokiej Komisji i proponuję, by dziś odbyć głosowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dobrze. Poddaję wobec tego pod głosowanie projekt dezyderatu, który został państwu przedstawiony. Kto jest za przyjęciem dezyderatu? (10) Kto jest przeciw? (13). Kto się wstrzymał? (0) Propozycja dezyderatu została odrzucona przez posłów.

Mieliśmy rozpatrzyć informację pani minister. Czy pani ministra chciałaby wygłosić dwa zdania? Bardzo proszę państwa o ciszę. Pani minister chciała się jeszcze wypowiedzieć.

Podsekretarz stanu w MG Grażyna Henclewska:

Chciałabym tylko powiedzieć, że mimo, iż dezyderat nie został przyjęty, to nawiązując do tych dyskusji, deklaracji i zapowiedzi pana premiera Piechocińskiego oraz działań dotyczących odmłodzenia parku samochodowego, Ministerstwo Gospodarki podjęło te działania i na najbliższym posiedzeniu zespołu ds. wzrostu konkurencyjności przemysłu ten temat, dotyczący podatku VAT i tych analiz, będzie rozpatrywany. Będziemy się zajmowali tematem tych wyliczeń, które są w dyspozycji branży. Powinniśmy się tym zająć i to rozważyć. Podobnie będą rozważane kwestie podatku ekologicznego i przygotowania konkretnych propozycji. Jak powiedziałam, jest to zespół międzyresortowy, który zaprasza ekspertów do pracy.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dobrze. Bardzo dziękuję pani minister. Tylko, że tu jest ważna kwestia czasu. Na te rozwiązania oczekujemy już od wielu lat. Bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki. Dziękuje gościom za udział w posiedzeniu.